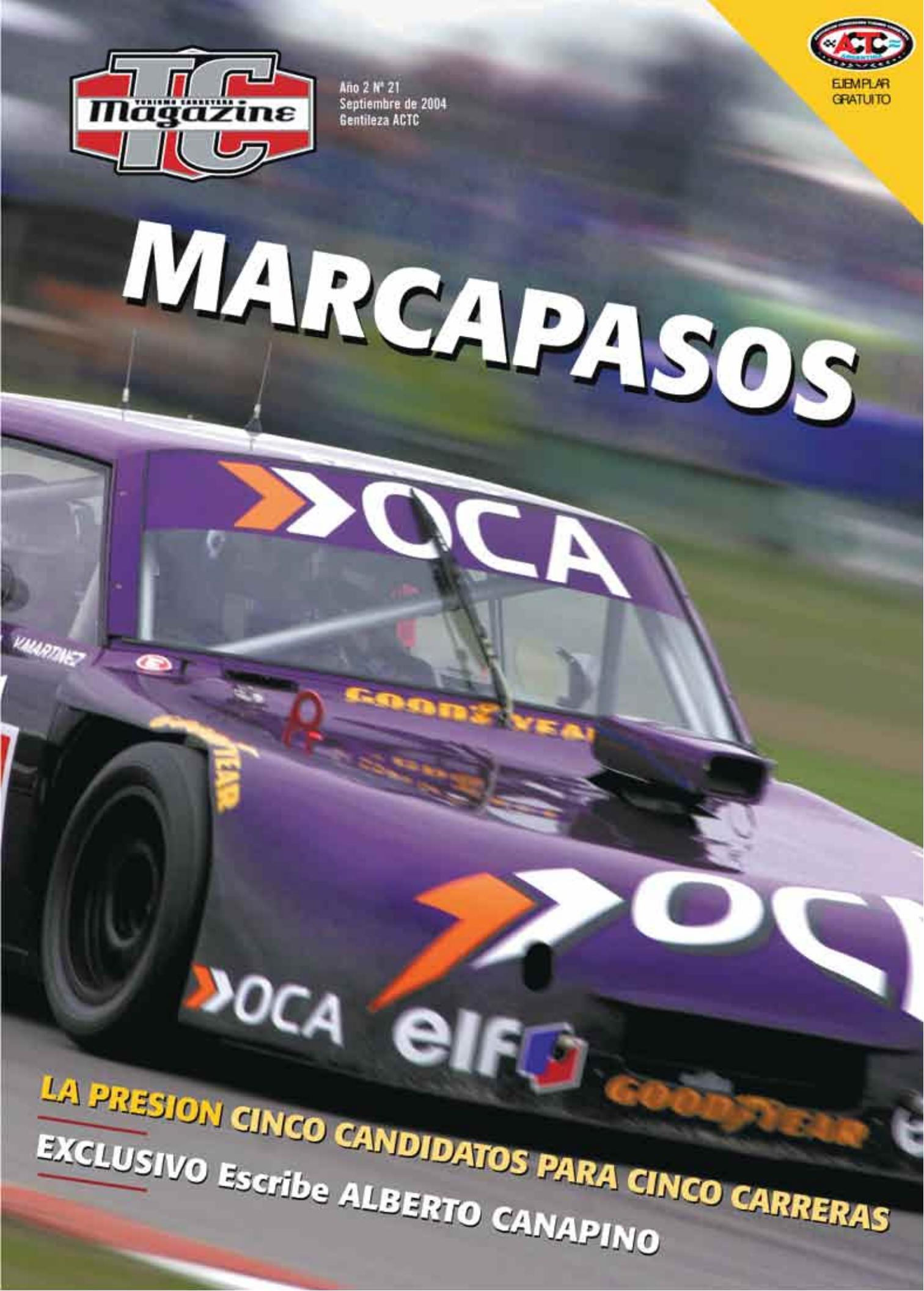
TC Magazine
Año 2 Nº 21
Septiembre de 2004
Gentileza ACTC

EJEMPLAR GRATUITO

MARCAPASOS



LA PRESION CINCO CANDIDATOS PARA CINCO CARRERAS

EXCLUSIVO Escribe ALBERTO CANAPINO

Apostar a lo nuestro

Con el paso del tiempo y con cada visita al interior del país, el Turismo Carretera ha logrado acrecentar su poder de convocatoria. Una reciente prueba de ello es la ya tradicional fecha de Paraná, con sus más de 63.000 espectadores; un poco más atrás, la competencia de Río Cuarto, en la cual, el mal tiempo no amilanó a miles de aficionados que le pusieron calor y color a una jornada que poco animaba a disfrutar de un espectáculo a cielo abierto. Tal vez, esta nueva presentación del TC en Rafaela, sea una renovada comprobación de lo antedicho y el público, como en los años anteriores, siga creciendo en número.

Estos irrefutables hechos son un orgullo en sí mismo, pero se potencian cuando quienes están a cargo de esos escenarios, se preocupan por mejorar día a día, por brindar una mejor infraestructura que, en definitiva, le sirve a todo el automovilismo deportivo argentino. Río Cuarto con su reciente extensión del circuito; Paraná, con el alambrado de boxes, las calles perimetrales y su cómoda sala de primeros auxilios; Rafaela con su nueva instalación de suministro eléctrico, sus renovados baños de boxes o con el tejido del paredón de boxes, son sólo tres ejemplos de muchos otros que se afanan para mejorar sus escenarios. Falta mucho, mucho por hacer, pero el Turismo Carretera siempre apuesta con vigor a quienes confían en el TC y hacen.

Esta vez, "la máxima" llega a Rafaela superándose a sí misma, eliminando una chicana y buscando superar su propio récord de velocidad, una de las cualidades que la han erigido en la preferida del público, tanto como su paridad, su potencia y la calidad de sus espectáculos. Una buena forma esta, mirando hacia adentro, de crecer y superarse, de apostar a lo nuestro y tal vez, recuperando su propia historia -aquella que le permitió surcar los cuatro puntos cardinales- le permita volver a cada extremo del país, para llevarle a su gente este espectáculo único e inimitable: el Turismo Carretera.

6/7 PATIO DE BOXES
Un breve paseo por los ajetreados boxes del Turismo Carretera. Protagonistas, hechos, novedades...

8/9 PANORAMA
Marcapasos
Juan María Traverso marcó el camino y el ritmo de la carrera de Olavarría y como si fuera poco, apostó fuerte en la carrera por la corona 2004 de "la máxima".

12/13 LA PRESION
Cinco firmes candidatos al título corren con un lastre extra, la necesidad de ganar para poder ser firmes aspirantes y sólo tienen cinco oportunidades. ¿Serán cinco para cinco?

16 COLECCION TC MAGAZINE
Mariano Altuna - Chevrolet.

18/19 EDUARDO RAMOS "NO QUIERO VIVIR DE RECUERDOS"
El "Lalo" hace un breve repaso de su carrera, sus errores, sus éxitos, sus expectativas y esperanzas y dice que todavía tiene mucho para dar.

20/21 TECNICA: RELACIONES DE CAJA
Alberto Canapino nos introduce en otro apasionante capítulo de la preparación de automóviles de competición.

26 MAXI JUAN PALABRA DE LIDER
El de Merlo sigue distanciándose en la lucha por el campeonato del TC Pista: suma, sigue, pero no se agranda.

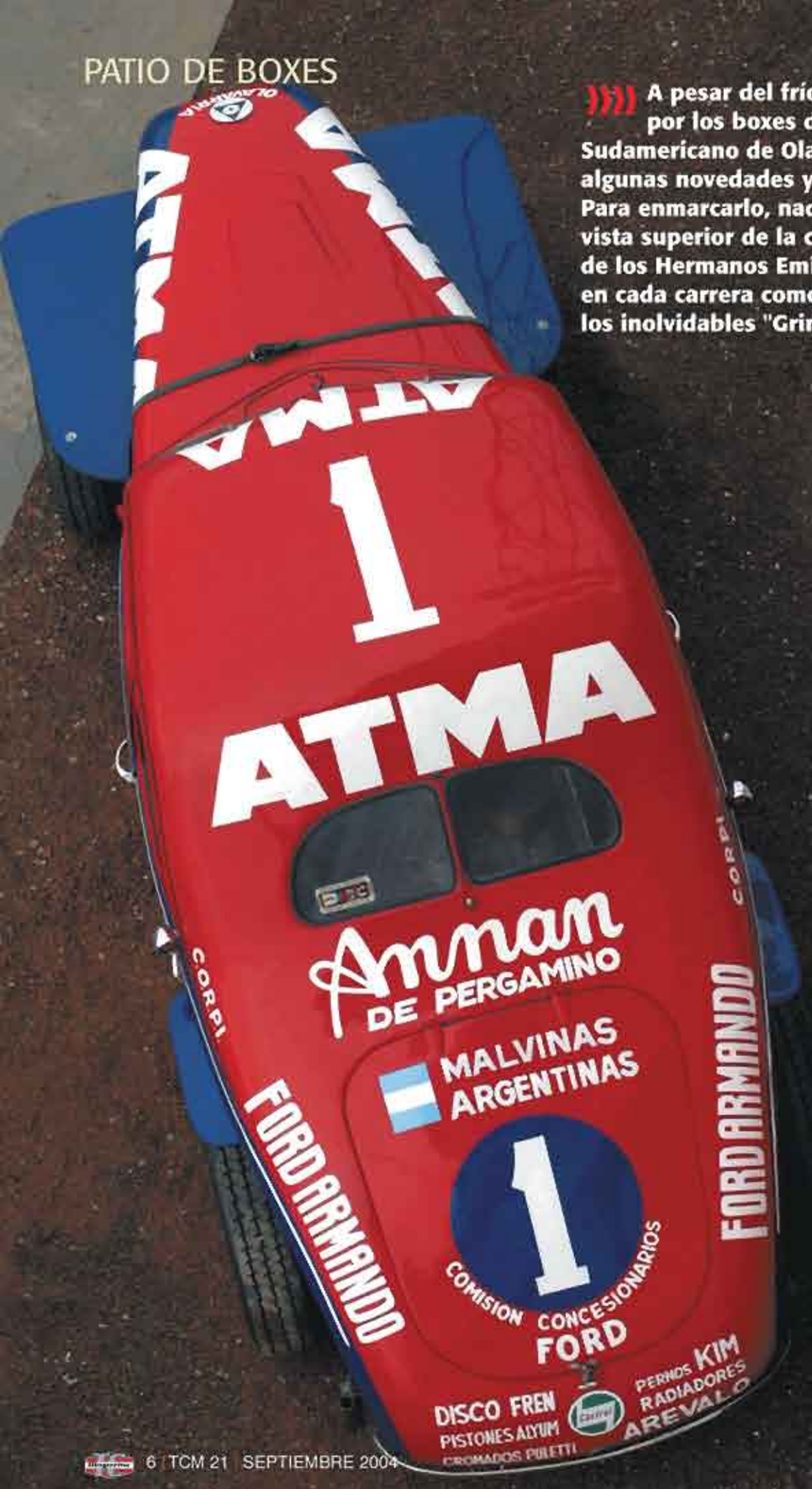
24/25 FEDERICO PESCADOR
Atento a sus mejores oportunidades, el entrerriano Federico Lifschtiz no las deja escapar y se sube a lo más alto del podio.

28 LA CARRERA
Toda la info de una nueva visita del Turismo Carretera y el TC Pista a Rafaela. Pilotos, marcas, campeonatos, estadísticas y crono para seguirla sin perder detalle.

OBSEQUIO

EDITOR: Fundación del Automovilismo Deportivo de la República Argentina. **DIRECTOR:** Alberto Falcón. **REDACCION:** Daniel Lannes - Ariel Bandi - AF. **FOTOS:** Angel H. Ciale (www.angelh.com.ar) - Roberto Decurnex (www.redexweb.com.ar) - Gabriel Santos. **PRODUCCION:** (ag) Argentina. **PRODUCCION COMERCIAL Y PUBLICITARIA:** Verónica Nápoli (ag) Argentina - Sarmiento 663 5° A - Tel.: 4328-7414. **EDITORIAL:** Bogotá 162 (1405) Buenos Aires. **IMPRESION:** Impresos Macri. **TIRADA DE ESTA EDICION:** 15.000 ejemplares.

IVC El valor de la verdad.



A pesar del frío, la recorrida por los boxes del Autódromo Sudamericano de Olavarría nos trajó algunas novedades y protagonistas. Para enmarcarlo, nada mejor que la vista superior de la célebre "Galera" de los Hermanos Emiliozzi, presente en cada carrera como el recuerdo de los inolvidables "Gringos de Olavarría".

Finalmente descubrimos quién está metiendo mano en el auto del Guri Martínez en las últimas carreras; parece que el Gurisito, el hijo de Omar y Patricia, la tiene clara ¿no? Tiemblan Laborito y Juárez!!!

A partir de la carrera de Olavarría, Edgardo Fernández es el chasista exclusivo de Guillermo Ortelli. Un trabajo conjunto que recién empieza, pero que promete buenos resultados para la escuadra de Salto.

Raúl Echarri y Rubén Salerno, departiendo sobre la nueva incorporación del porteño a las huestes del equipo de Venado Tuerto. Tanto Rubén como su coequiper, José Ciantini, contarán a partir de Rafaela con el asesoramiento de Alberto Canapino.

Josito Di Palma, el hijo menor de José Luis -en la foto con Mariana Vasalli- tiene la posibilidad concreta de incursionar en el TC Pista con el Torino que actualmente conduce su tío Patricio. Al parecer, el mayor obstáculo, será que tiene para lograrlo, será convencer a la "Tana", su abuela

Juan González, el hijo del querido y recordado Roberto "el cafetero del automovilismo", debutó en el TC siguiendo la huella de su padre. Bienvenido!!

Amílcar Dirazar, Presidente del AMCO, presentó orgulloso parte del museo de la entidad olavarriense, el cual fue trasladado a la torre del circuito. Un paseo por una buena parte de la historia del automovilismo, que enorgullece al AMCO y disfrutamos todos.

Entre tanda y tanda, el "Guille" se olvidó por un buen rato de la coupe Chevrolet y disfrutó de su hijo en su cómodo motorhome. Eso sí, le costó bastante sacárselo a Don Hugo, su padre, que chocheó de lo lindo con el nieto.

Marcelo Bugliotti lució en su Chevy el calco de www.tc-simracing.com.ar como para festejar las más de 900 "bajadas" que tuvo su auto desde que se publicó en el MOD de TC. A prepararse, que ya se larga el Campeonato Virtual de TC y promete ser apasionante.

El Torino violeta volvió a hacer de las suyas en Olavarría. Y el piloto más laureado y polémico del momento se rió de los que lo quieren jubilar, apabullando con un dominio ideal para sumarse decididamente a la candidatura del certamen. Traverso ganó otro round y se puso el...

MARCAPASOS

Lionel Ugalde, mirando su trofeo al subir por primera vez al podio. Un excelente resultado para una carrera bien planteada por el marplatense quien, cuando no pudo mantener la posición de escolta, supo adecuarse a las circunstancias de la carrera.

Otra vez en el podio. Un reencuentro esperado por Eduardo "Lalo" Ramos, a pesar de no poder hacerle frente al poderío del "Flaco" y su demoledor Torino.

Nunca habrá medias tintas cuando se hable de Traverso, no hay caso. El múltiple campeón argentino, amado u odiado en iguales proporciones, aunque largamente reconocido en cuestión de virtudes conductivas, difícilmente pueda pasar desapercibido. Es parte ya de su naturaleza, esa que desdeña su figura de ídolo porque supone que *al correr para mí, porque me gusta y punto*, parece tratar de autojustificar la química de muchos de sus actos, reñidos tantas veces con el buen gusto entre sus pares. Y sin entrar en el terreno de si está bien o mal, porque esa elección corre por cuenta de quien lo ve en acción, cualquier intento de tratar de modificarlo caerá en el despropósito. Un análisis más desapasionado sobre su actuación en Paraná, cuando se enredó en la lucha hiperpublicitada con los Di Palma brothers, dará una lectura rápida. Cayó en las garras de la impericia, a sabiendas de que tenía armas para sumar puntos muy importantes de cara a su objetivo de campeonato. Y ese enojo manifestado hacia terceros se adentró en su ser para rearmar la estrategia de volver a ganar. No sonó descabellada la amenaza lanzada por algunos miembros de su equipo. *El viejo se enojo y ahora que se agarren*. El enojo era consigo mismo, porque Traverso con tantos años, carreras, títulos y experiencia no suele ni puede perdonarse deslices de ese tipo.

Ensayó en Olavarría varios días antes y supo que podía, pero el viernes previo, con la lluvia en toda su dimensión amenazó con irse. Típico: *no tenemos un auto para andar rápido en esta condición...*

Volvió a avisar en los entrenamientos sabatinos, siendo el más rápido y no desentonó en clasificación y entonces había que dejarlo hacer. *Tengo un gran auto*, amenazó.

Entonces sólo quedó salir a presionarlo a Ledesma desde la tercera serie. El marplatense ganador de Paraná podría haber modificado algo la historia de no haber tentado tanto a la diosa fortuna, que tantas veces le jugó en contra. La tendencia excesiva de su Chevy a ir de trompa, aconsejaba un ritmo mas tranquilo y el Flaco debe haberlo intuído. El pequeño despiste fue suficiente para asegurarse el lugar privilegiado de la grilla de la final para compartirla con el sorprendente Ugalde. El otro marplatense quería su porción de gloria pero acudió a la prudencia sin tozudearle la cuerda. Y adiós, porque la calma con la que Traverso comenzó a sumar segundos a su favor desarmó cualquier ilusión de inquietarlo. Desde ade-

Yo soy todo pasión,
uso Firestone. Y vos?.

Firestone

Hace rato que venía buscando un resultado como el de Olavarría. El cuarto puesto de Julio Catalán Magni marca nuevas expectativas para el piloto de Ushuaia y Arrecifes.

Fabián Acuña sigue en la buena senda. La estadía del Ford Falcon en el taller de Christian Avila para reformar las suspensiones empezó a darle buenos dividendos al candidato.

El Pato Di Palma no solo mete mano en el Toro en los boxes, sus visitas al taller de Oreste Berta se están haciendo notar. En tanto, el arrecifeño sigue con la construcción del nuevo auto, el cual lleva conceptos del Mago.

A pesar de sus últimas ausencias, Gabriel Ponce de León no se baja de los diez de punta. El juninense busca estar más arriba y la tan ansiada victoria.

lante usó a voluntad las numerosas condiciones (aceleración, tracción, adherencia, etc.) que le ofreció su vituperado Torino para hacer y deshacer a voluntad, con la impunidad que le ofrecía la generosa luz de diferencia.

Le resultó demasiado sencillo llegar al segundo triunfo al Flaco, una carrera cuya imagen se contrapone a las habituales del TC, por lo que difícilmente sea recordada. A no ser, claro, por ese innecesario show final, el de las discusiones y la polémica sobre la verificación multipresenciada, tan innecesaria como confusa. Pero sería volver al principio. Traverso insinuó que necesitaba darle algo de luz a un tema tan bastardeado en aquella carrera de Salta, la de su primer triunfo. Y lo hizo a su estilo... Tómelo o déjelo, el hombre ya es candidato firme a este certamen y si los kg no lo penalizan demasiado y el enojo interno subyace, habrá que tenerlo seriamente en cuenta.

LAS MIGAS...

Del banquete para uno sólo se las repartieron dos amigos como Ramos y Ugalde, exultantes en un podio necesitado por ambos. Ramos para refrendar su nuevo cambio de rumbo y el campeón de TC Pista en un peldaño consagratorio, tras elegir seguir a su ex compañero del MDP Motorsport cuando la tendencia sobrevirante de su Falcon amenazaba con dejarlo sin nada.

Uno que volvió por sus fueros fue Catalán Magni, situando el mejor Dodge en la final. El Pingüino, no obstante, dejó claro que pretendía más y tendrá revancha pronto. En trámite lineal Patricio Di Palma concretó un buen resultado y lo propio ocurrió con Acuña, más a tono con un rendidor Falcon que le permitió contener el ataque que propició Ponce de León.

Y en una carrera carente de emociones, Ernesto Bessone aplicó su dósis de espectacularidad. Conociendo su nueva arma, el campeón remontó posiciones poniendo el broche en una maniobra espectacular y por afuera sobre Martínez, quien, carente de respuestas mecánicas adecuadas, eligió una actitud meramente conservadora.

Y no estuvo mal porque sostuvo la punta del certamen en una jornada especialmente nefasta para los otros aspirantes. Verna clasificó horrible y la remontada posterior le alcanzó hasta el puesto 16, Silva volvió a quedar fuera, Hernández padeció por el fondo y Aventín se quejó de que su Falcon *no andaba noda*. El Pumita gastó a cuenta en la pelea con un Ortelli muy cauto estrenando soluciones by Fernández en su Chevy. El ex campeón no descolló aunque anunció prontas mejorías. ¿Será en Rafaela tal vez?

El vertiginoso compromiso que se viene promete emociones fuertes en su desarrollo para dilucidar quién asoma mejor en el certamen, que ya entró en la cuenta regresiva y al que le sobran candidatos de fuste. ■

DANIEL LANNES

LA PRESION

Necesitan sí o sí una victoria para aspirar a ganar el campeonato. Esa carrera obligatoria que hay que obtener para salir campeón. En definitiva, son 16 oportunidades en el año. Pero con una oferta tan repartida en este 2004 -apenas dos pilotos, Martínez y Traverso, lograron repetir sucesos- la cuestión no es sencilla y algunos la ven pasar cerca y no pueden concretar. En síntesis, a cinco fechas del final hay un mismo número de pilotos dentro de los diez principales candidatos del certamen que tendrán que poner toda la carne en la parrilla para mantener vivas sus posibilidades. ¿Será una para cada uno? La cosa suena ideal para coronar una temporada plagada de ganadores distintos, y que pretende llegar a la definición con una cifra récord de aspirantes.

Roberto Decurnex

RAFAEL VERNA (120 PUNTOS)

Está segundo en el campeonato a 9,50 de Omar Martínez. Cuando más cerca la tuvo fue en la segunda carrera de Buenos Aires, que ganó el *Gurí*. Allí, clasificó quinto, ganó la serie y a pesar de que lo buscó a Martínez en las últimas vueltas, no pudo superarlo y fue segundo. En otras, el de Villa Devoto también arrimó pero no pudo concretar. En La Plata clasificó segundo, llegó en la misma posición en la serie pero fue sexto en la final. Y en Balcarce también escoltó la pole, ganó su serie y llegó cuarto. Cuenta con la seria estructura del Lincoln Sport Group y con Emanuel Moriatis como compañero de equipo.

El historial de Verna indica que corrió 110 carreras en TC y ganó 6. La última vez que sumó la mayor cantidad de puntos fue el 8 de septiembre de 2002 en Buenos Aires. Si no consigue la victoria en Rafaela cumplirá dos años sin triunfos.

Dice: Me gustaría ganar en Buenos Aires, es el circuito que mejor me cae y creo que tengo chances.

ERNESTO BESSONE (115,50 PUNTOS)

Tito quiere conservar el 1 que ganó en 2003 y por eso estrenó el Dodge nuevo en Olavarría, dejándole el auto campeón a Lucas Armellini. Por ahora, viene tercero, aunque estratégicamente está bien situado en función de campeonato. Como es característico en el porteño, nunca se destaca por clasificar adelante y remonta en carrera, pero la llegada del nuevo auto apunta a mejorar ese ítem, que deberá cambiar debido a la urgencia del final del campeonato a la vuelta de la esquina. Su mejor posición en el año es el segundo puesto de La Plata, detrás de Moriatis. En ese circuito, que tan bien le cae, registró su mejor clasificación con un quinto puesto y fue segundo en la serie. En el resto de las carreras nunca bajó del 10° puesto.

Roberto Decurnex

Los números de Bessone en el TC marcan que corrió 136 carreras y ganó ocho. ¿Su última victoria? El 1 de junio del año pasado, en Olavarría.

Dice: El auto nuevo es mi mejor arma para conservar el 1, aunque deberemos terminar de conocerlo.

JUAN MANUEL SILVA (106 PUNTOS)

Buenos Aires I y Salta, detrás de Marcelo Bugliotti y Traverso. Apostó siempre a la regularidad, aunque entró en peligroso declive en las últimas tres carreras. No sumó puntos en Comodoro Rivadavia y Balcarce, fue 25° en Buenos Aires II y Paraná; y 35° en Olavarría. Estuvo puntero del campeonato durante dos fechas, pero no pudo sostenerla. Su chance se sustenta en la capacidad del equipo que orienta Jorge Alifraco con la dirección de Willy Kissling, la asistencia de Alberto Canapino y los motores de Johnny Debenedictis.

El Pato participó de 76 carreras y tiene 3 victorias. Es uno de los privilegiados en ganar en su debut en la máxima. Fue el 22 de agosto de 1998 en La Plata. Y su última victoria fue el 5 de octubre en Paraná, justo cuando se festejaron las 1.000 carreras del TC.

Dice: Me voy a preocupar cuando esté en la última vuelta de la última carrera y no vaya en punta.

Roberto Decurnex

WALTER HERNANDEZ (104,50 PUNTOS)
Viene octavo en el torneo y pareciera haber perdido el rumbo. Se le escapó Balcarce, que ganó Fabián Acuña, y también la recordada carrera acuática de Río Cuarto donde Norberto Fontana y su Dodge se mantuvieron en la pista en las pocas vueltas de velocidad que hubo. Bajo el agua demostró que le gusta esa condición de piso. Había clasificado 14° pero se acomodó segundo en la serie remontando al límite de la adherencia. ¿Será el momento de hacer la danza de la lluvia en Nicanor Otamendi?
Walter corrió 94 finales y ganó 6. Fue campeón en el 93, y al año siguiente disfrutó de su última victoria en TC. Fue el 7 de agosto en Río Cuarto. Estuvo ocho años sin correr en la categoría y volvió el año pasado. Este año orienta un equipo propio con motores provistos por Omar Wilke.

Dice: Me molesta que me tilden de candidato, prefiero correr como en el 93, cuando nadie me tenía en cuenta.

DIEGO AVENTIN (96,50 PUNTOS).
Tras abandonar el equipo de Hugo Cuervo armó su propia estructura bajo la tutela de Marcos Laborda, arrancando el año con un auto de emergencia.
Está noveno en una temporada plagada de altibajos. Estuvo muy cerca de ganar en Nueve de Julio, pero Marcos Di Palma le ganó de mano. Resignó puntos importantes en tres carreras. Se fue zapatero de Mar de Ajó, La Plata y Balcarce, donde golpeó su auto flamante, obligando a un proceso de dura reconstrucción. En las últimas tres fechas no logró clasificar adelante. Fue 19° en Buenos Aires II y Olavarría y 14° en Paraná.
Los números del Pumita marcan que largó 90 finales y ganó siete. La última vez que subió a lo más alto del podio fue en el Premio Coronación del año pasado, el 30 de noviembre, en el Gálvez.

Dice: El equipo y el auto sufren un proceso de adaptación lógica, pero no pierdo la fe. Estamos para ganar en cualquier momento.

Roberto Decurnex

COLECCION

TC Magazine

MARIANO ALTUNA
CHEVROLET

FOTO: Roberto Decurnex

EDUARDO RAMOS
"NO QUIERO VIVIR DE RECUERDOS"

El tiempo es veloz, tanto que a veces no da respiro para reparar en detalles. Eduardo Ramos hace rato que dejó de ser el Lalo que con veintipico de años les peleaba de igual a igual a los monstruos sagrados de los '80 –Castellano, Mouras, Satriano, entre otros- y hoy pugna por mantenerse competitivamente correcto en la misma categoria que lo consagró. Porque a punto está de cumplirse una década desde que obtuvo aquella recordada corona del '94 y el piloto de Mechongué, que viene de un reconfortante podio en Olavarría, asegura que aún sueña con repetir aquel suceso. *Un buen resultado, evidentemente, te da otra esperanza, revalida tus chances*; afirma desde su casa en Mar del Plata. Pide tiempo, dice que necesita estar tranquilo y relajado para repasar todo este proceso en el TC, que no siempre fue tan beneficioso en términos deportivos.

Ardama
CONCESIONARIO OFICIAL FORD

- Más de 50 vehículos en stock.
- La mejor atención personalizada.
- Una de las mejores instalaciones del país.
- Por todo esto, si pensás en un Ford, pensá en **Ardama**.
- Consúltenos, ó solicite vendedor a domicilio.

-Ruta Panamericana ramal Pilar Km51 - Pilar, Bs.As. - TEL: 02322-423381 / 423382 / 423039 / 423429
-Ruta 7 Av. Benito de Miguel - Junin, Bs.As. - TEL: 02362-435307 / 435308
-San Luis y Colectora Norte Panamericana - Campana, Bs.As. - TEL: 03489-422093

"Es cierto, cometí muchos errores, mi carrera deportiva no tuvo una continuidad de buenos resultados, pero ojo que estoy bastante lejos de pensar en que ya no pueda ser competitivo".

Sos un sobreviviente de la época de la ruta. ¿Qué tan traumática fue la transición a este TC super profesional?
-No me parece que fuera tan traumática, creo que la categoría fue cambiando a un compás que nos dio el tiempo necesario para adecuarnos a los cambios, no fue algo tan brusco. Estar dentro del TC viviéndolos estuvo bueno, aunque los resultados deportivos no siempre hayan sido buenos. Pero no puedo culpar de esa etapa a los cambios, atravesé situaciones personales y laborales que evidentemente me complicaron. Muchas veces tuve que resignarme por mi actividad en el campo, pero hoy estoy mejor armado, encontré la gente justa en que delegar las responsabilidades cuando yo no estoy.

¿Esa etapa tuvo que ver con los constantes cambios de equipo?
-No sé si fueron tantos, aunque muchas veces equivoqué el camino, erré feo en algunas decisiones. Más de una vez salí a comprar fama... pero bueno. Tuve etapas buenas, en el 97 fui enteramente profesional, cobraba sueldo en el equipo Vermen y logré pelear el campeonato. No siempre fue tan malo el asunto, esa fue una buena época. Además me queda el honor de haber sido el último ganador de una carrera de TC en ruta, fue en Santa Teresita en el '97.

Esto parece deportes en el recuerdo.
-No che, no soy tan viejo, tengo 38 años pero lo que pasa es que hace mucho tiempo que estoy en el TC. Pero no quiero convertirme en un dinosaurio ni vivir de recuerdos.

Minervino o Urreta, que son contemporáneos tuyos, dicen que cuando tenés tantos años en la categoria te aburguesás un poco. ¿Coincidís?
-No, para nada, yo tengo una visión bastante diferente a la de ellos, soy más carismático -risas-. No, en serio, creo que tener estos años te permite capitalizar experiencia. Yo estoy totalmente convencido de que soy competitivo, que me puedo medir de igual a igual con cualquiera. Y quedate tranquilo que frente a la posibilidad de ganar no voy a cometer errores, sería una boludez de mi parte con más de 260 carreras encima... La experiencia te sirve, los que me conocen saben que cuando tengo los elementos a mi disposición, voy para adelante. El caso es que en TC tenés que tener todo de 10. Con un auto 7 puntos no ganás ni en pedo. Yo tuve la posibilidad este año, en Buenos Aires cuando ganó Bugliotti, me falló una bujía, pero ojo que se me puede dar en cualquier momento. Estoy en un equipo bárbaro, Alejandro es un pingazo, los motores de Laborito van como piña... Todos se desviven por darme lo mejor. Estoy muy conforme.

¿Cómo manejás la motivación cuando hace tanto que no ganás?
-Bien, perfecto, tengo la motivación para ganar, me muero de ganas de volver a ganar una carrera. Manejo bien las emociones, pero me encantaría estar peleando de firme este campeonato que está bárbaro. Me imagino una definición bastante parecida a la del '94, hay tipos muy grossos peleándolo. Veo muy firmes al Gurí y a Christian, para mí son los principales candidatos pero ahora el *viejo* (por Traverso) está ahí y no podés descartarlo.

Tras la última afirmación, pide disculpas porque el gimnasio lo espera.
"Es una rutina que no quiero abandonar, bajé 7 kg y me faltan 2 más para estar a tono. Fue una buena decisión, que tomé a fin del año pasado. En baires en la coronación compartí el podio con Ponce de León y él estaba como si tal cosa y a mí no me sobraba nada, no daba mas. Ahí decidí que no podía regalar nada". ■

Daniel Lannes

DÍAZ RIGANTI
cereales s.r.l

Casa Central
L.N.Alem 822 7mo piso - Capital Federal
Tel.: 54-11-4312-6581
Sucursal Rosario
Paraguay 777 6° piso Rosario
Tel.: 0341-4116500
Sucursal Bahia Blanca
Roca 197 Bahia Blanca
Tel.: 0291-4517818
www.diazriganti.com

Corredores de Cereales
32 años junto a la Cadena Agroindustrial

Junto a sus pilotos
Alejandro Occhionero (TC),
Mariano Acebal (TC Pista)
y Julio Francischetti (Top Race)

ALBERTO CANAPINO NOS BRINDA OTRA CLASE MAGISTRAL DENTRO DEL FASCINANTE MUNDO DEL AUTOMOVILISMO, ANALIZANDO LOS LINEAMIENTOS GENERALES A LA HORA DE DISEÑAR UN AUTOMOVIL DE COMPETICION. UNA OBRA EDUCATIVA QUE SE COMPLEMENTA CON LOS CURSOS DE PREPARACION DICTADOS POR INTERNET Y EN FORMA PRESENCIAL JUNTO A LA UTN, FACULTAD REGIONAL GENERAL PACHECO.

»»» RELACIONES DE CAJA

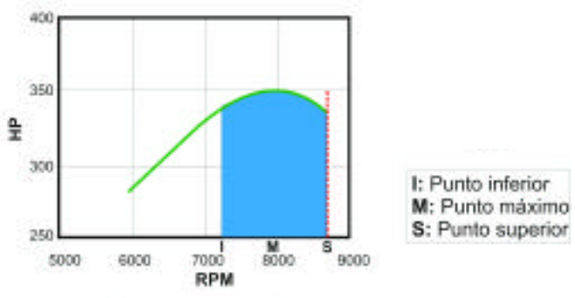
Para poder relacionar adecuadamente una caja de velocidades tenemos ante todo que tener bien claro cual es su función específica; que no es más ni menos que la de adecuar el número de revoluciones de ruedas y motor para un buen aprovechamiento de las características de este último, en todo el rango de velocidades que adoptará el vehículo. Por lo tanto será indispensable para quien lleve a cabo esta tarea contar con dichas características del motor en lo que a potencia concierne, o al menos disponer de una buena estimación de la potencia que el motor entregará para cada número de RPM (Revoluciones Por Minuto).

Al respecto de las curvas de potencia de los motores de combustión podemos resumir que tienen poca potencia en bajos regímenes de RPM, y que ésta va aumentando conforme lo hacen las mismas (en forma no lineal) hasta llegar a un punto de máxima potencia. A partir de allí comienzan a perder potencia hasta que llegan al número máximo de revoluciones que pueden entregar.

Siendo este límite máximo impuesto por limitaciones mecánicas que provocan la rotura del motor, o bien un límite por corte para evitar la posibilidad de llegar a dicho límite de pasar al motor de vueltas.
Tales características de potencia de los motores conllevan a que los motores tengan un régimen de trabajo acotado dentro de un rango de revoluciones, existiendo límites máximos en cuyo caso inferior el motor se detiene, y en el caso superior se rompe. Sin llegar a esos extremos, existen rangos de trabajo mucho más estrechos donde el motor desarrolla su mayor potencia, y por lo tanto serán los de interés en competición. *(FIG. 1)*

Figura 1

Rango de Potencia Utilizado

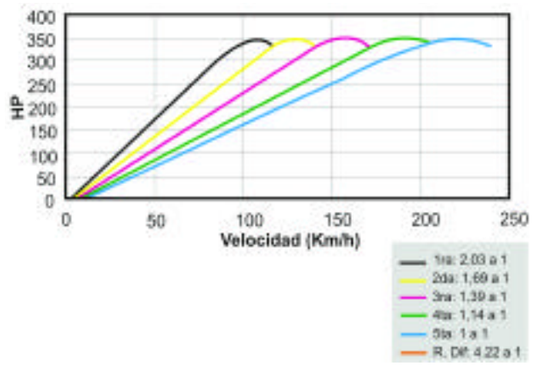


La caja de cambios surge entonces como el dispositivo que adapta el número de revoluciones entregada por el motor hasta su destino final en las ruedas, y su principal objetivo es mantener al motor dentro del rango de trabajo deseado mientras será el piloto quien dispone la velocidad a la que se transita (dentro de las limitaciones del vehículo).

Mediante la modificación entre distintas relaciones de engranajes se posibilita la selección de la relación que aproveche la mayor potencia del motor en cada momento. Por lo tanto deben existir distintos pares de engranajes que proporcionen las relaciones suficientes para evitar la utilización de los sectores de menor valor de la curva de potencia del motor. *(FIG. 2)*

Figura 2

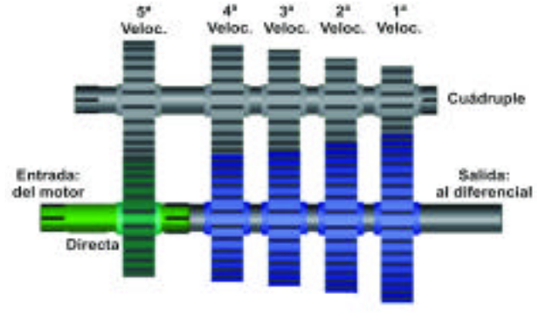
Potencia

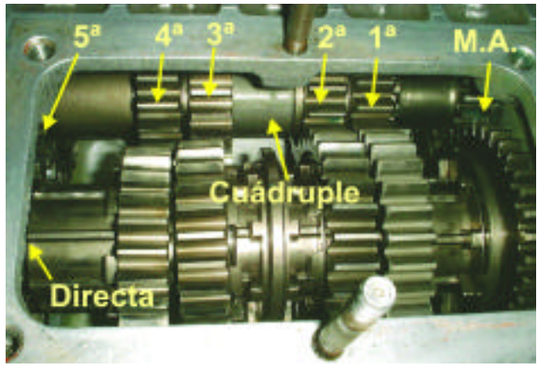


PRINCIPIOS DE FUNCIONAMIENTO

En sí podemos entender a la caja de velocidades como un desmultiplicador de revoluciones, o un multiplicador de torque, donde el movimiento rotacional entregado por el motor ingresa y sale disminuido por un factor constante (uno para cada marcha) que es el mismo en que es incrementado el torque si se desprecian las pérdidas por rozamiento. Dicho factor se conoce como relación, se encuentra determinado por la relación de dientes entre los engranajes que transmiten el movimiento, y representa la cantidad de vueltas de entrada que corresponden a una de salida. *(FIG. 3 y FIG 4.)*

Figura 3 y 4





El sistema que mejores resultados ha obtenido a lo largo de la historia y que con distintas variantes se encuentra ampliamente difundido en autos de calle y competición es el de piñones constantemente engranados, donde los pares correspondientes a cada marcha se encuentran engranados en forma permanente y sólo está fijo al eje de salida el engranaje del cambio actuante. El movimiento giratorio entregado por el motor ingresa a la caja por medio de la directa, la cual transmite este movimiento simultáneamente a todos los engranajes del cuádruple, debido a que éstos últimos se encuentran fijos al eje del cuádruple en forma permanente.

Por otro lado, los engranajes montados sobre el eje de salida están engranados constantemente a los del cuádruple y girando libremente respecto de su eje. Cuando una marcha es seleccionada, el engranaje correspondiente a dicha marcha es fijado al eje de salida y produce el giro de este eje, que será transmitido por el resto del sistema de transmisión hasta alcanzar las ruedas.

Como marcha de relación directa, la quinta en el caso del Turismo Carretera, se conoce a aquella marcha en que la caja deja pasar libremente el movimiento entregado por el motor sin reducirlo ni amplificarlo, simplemente produce a la salida de la caja igual velocidad de giro que en su entrada. Esta característica se obtiene fijando el eje de salida a la directa, evitando de esta forma la transferencia de movimiento a través del cuádruple, quien a pesar de esto continúa girando.

CALCULO DE RELACIONES

Diferencial

El cálculo de las relaciones de transmisión comienza definiendo la relación del puente del diferencial, que impondrá otra reducción de vueltas en la cadena de transmisión, y será la que defina la velocidad máxima del automóvil en la recta, dado que la 5ta. es directa (fija). Para poder llevar a cabo ello necesitamos conocer el régimen de revoluciones que pretendemos tener al fondo de la recta (velocidad máxima), la velocidad máxima alcanzada y el radio efectivo de los neumáticos tractivos.

Datos que intervendrán en la siguiente fórmula:

$$Relación\ de\ diferencial = 2\pi * \frac{RPM * Re[m]}{Velocidad[Km/h]} * \left(\frac{60\,min/h}{1000\,m/Km}\right)$$

Aquí vale aclarar que la velocidad alcanzada no sólo dependerá de las características del circuito y automóvil, sino de parámetros externos a ellos como ser el sentido del viento o las condiciones de pista.

Caja

Una vez ya definida la relación de diferencial a utilizar, tendremos que comenzar a calcular una a una las relaciones de las marchas, y si no tenemos experiencia previa en esta caja, convendrá primeramente hacer una aproximación de una caja lógica sin tener en cuenta todavía las formas de las curvas del circuito.

Con este fin podremos ir calculando cada relación de marcha conociendo la correspondiente a la marcha posterior y la caída de revoluciones que entre ellas pretendamos utilizar. Es decir, el régimen de vueltas en que preveamos el cambio de marcha y las RPM a las que caerá el motor una vez colocada la marcha siguiente:

$$\text{Relación de marcha}(4ta.) = \frac{RPM_{POT.\,INF.}(4ta.)}{RPM_{POT.\,INF.}(5ta.)} * \text{Relación de marcha}(5ta.)$$

Definida la 4ta. procedemos con la 3ra., reemplazando en la fórmula 4ta. por 3ra. y 5ta. por 4ta, y así sucesivamente hasta haber definido todas las marchas. Debemos observar que aquí no sólo estamos estableciendo las caídas que tendremos al pasar de una marcha a otra, sino también la velocidad mínima que tendrá el vehículo con el motor operando dentro del rango de trabajo buscado, la cual podremos verificar mediante:

$$Velocidad\,[Km/h] = 2\pi * \frac{RPM_{POT.\,INF.}(1ra.) * Re[m]}{\text{Relación de diferencial} * \text{Relación de marcha}(1ra.)} * \left(\frac{60\,min/h}{1000\,m/Km}\right)$$

Por lo tanto mediante esta verificación sabremos que escogimos caídas demasiado estrechas si la velocidad mínima calculada es mayor a la mínima del circuito; y en caso contrario, habrá sucedido que obtuvimos una caja demasiado larga no aprovechando al máximo las características de potencia del motor. Por último debemos establecer un criterio lógico para fijar las caídas de vueltas entre marchas, y este será que sean de magnitudes similares entre los distintos cambios con una tendencia a achicarse a medida que las marchas crecen, como para contrarrestar la mayor resistencia aerodinámica con menores caídas en potencia. En el TC actual se están utilizando generalmente caídas entre 1500 y 800 vueltas, siendo la primera una caída razonable entre 1ra. y 2da. y la segunda correspondiente al pasaje de 4ta. a 5ta.

ADAPTACIÓN AL CIRCUITO

Desde luego, a la hora de adaptar las relaciones de transmisión de un auto a un circuito, tenemos que contar no sólo con la curva de potencia del motor, sino también con las características del circuito. Entendiendo por características del circuito todas aquellas que nos permitan estimar la velocidad con que transitará el automóvil cada parte del mismo (radio y peralte de curvas, ancho de la pista, largo de las rectas, etc.).

Esta adaptación consiste en elegir las marchas de forma tal de evitar los cambios de marcha durante las curvas, es decir, evitar los cambios de marcha mientras un alto porcentaje del grip de los neumáticos se encuentra invertido en la generación de fuerzas laterales. Con este fin, debemos proveer al piloto en cada curva, de una marcha que le permita ingresar a la curva con el motor en la zona inferior del rango de potencia cuando transita a la velocidad por él impuesta para la entrada, de modo que facilite las correcciones del comportamiento del auto durante la curva y posibilite la aplicación de potencia mientras el auto sale de la curva.

En este aspecto no sólo entra en juego el compromiso de satisfacer estas necesidades con menos marchas que curvas, sino también las diversas técnicas de manejo y capacidades de cada piloto. Ya que hay pilotos que utilizan los cambios largos en las curvas para poder aplicar toda la potencia disponible a la salida de la curva sin producir patinaje durante la tracción; y otros que prefieren los cambios más cortos debiendo modular el pedal a la salida de la curva y contando con la posibilidad de aumentar la tracción cuando las características de grip brindado por la pista mejoran. *(FIG. 5)*

Partiendo de una caja lógica como la que ya estimamos, realizaremos ahora los ajustes de adaptación a un determinado circuito, y por ende tendremos nuevas restricciones a cumplir. Así surgen como objetivos primordiales seleccionar una marcha lo suficientemente corta como para que se encuentre en un número de vueltas con alta potencia a la hora de acelerar a pleno, y lo suficientemente largo como para poder terminar la salida de la curva sin exceder el límite superior del rango de potencia. O expresado en fórmulas:

$$\text{Relación de marcha} > 2\pi * \frac{RPM_{POT.\,INF.} * Re[m]}{Velocidad_{MINIMA}\,[Km/h] * \text{Relación de diferencial}} * \left(\frac{60\,min/h}{1000\,m/Km}\right)$$

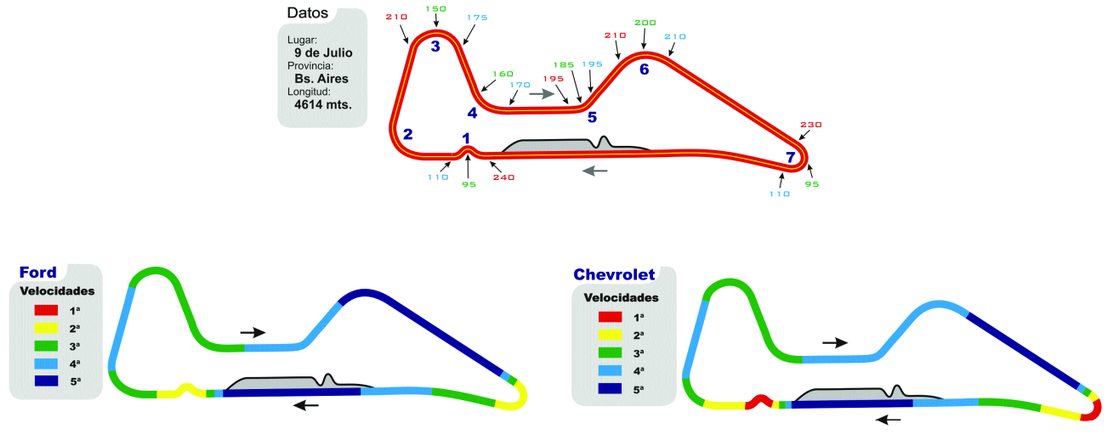
$$\text{Relación de marcha} < 2\pi * \frac{RPM_{POT.\,SUP.} * Re[m]}{Velocidad_{SALIDA}\,[Km/h] * \text{Relación de diferencial}} * \left(\frac{60\,min/h}{1000\,m/Km}\right)$$

Aquí, como ya mencionamos con anterioridad nos encontraremos con compromisos, donde probablemente una misma marcha tendrá que ser utilizada durante varias curvas alrededor de un circuito, y por lo tanto tendremos que escoger la relación que mejor satisfaga ambos sectores. También tendremos que verificar no desequilibrar abusivamente las caídas entre cambios porque caeremos en cambios demasiado largos donde el motor pierde potencia, o demasiado cortos donde perdemos mucho tiempo pasando el cambio respecto de lo que posteriormente lo usamos. Por último, surgirán otras restricciones ya sea reglamentarias o propias del conjunto de engranajes de la caja donde debemos escoger las relaciones dentro de un set finito de marchas preestablecidas.

Finalmente, concluiremos que la correcta elección de las relaciones del sistema de transmisión no sólo serán indispensables para el máximo aprovechamiento de las características de potencia del motor, sino que también intervendrán en otros aspectos. Entre ellos destacamos la conducta del vehículo en cuanto a lo que aplicación de potencia respecta ya que brinda la sensación de control que el piloto requiere, y hasta estrategias de conducción, dado que usar un cambio más o menos puede ser clave en el tiempo de vuelta. ■

Figura 5

Circuito 9 de Julio



Alberto Canapino
Director

Canapino E-Learning
www.canapino.com

FEDERICO PESCADOR

Dos fechas calcadas. Primer impacto: 27 de junio en Salta. Con la caña de pescar, Federico Lifschitz aprovechó que se tocaron feo Laureano Campanera y Mariano Acebal. Era de un Chivo y fue de Ford. Segundo golpe: 22 de agosto en Olavarría. Otra vez, el pibe de Paraná esperó que se peleen los dos primeros para saltar a la punta. Jonatan Castellano y Pedro Logarzo se molestaron, y Fede pescador ganó otra vez. Dos triunfos en TC Pista, ambos con la estrategia de aprovechar su momento. Un dato curioso: las mismas fechas, pero en TC, también tuvo un solo ganador: Juan María Traverso.

"Sabía que en cualquier momento podían llegar a tocarse los dos de adelante. Esperé con paciencia porque en Salta me dio resultado y venía de no sumar puntos en Buenos Aires y Paraná, que me dolió diez veces más por mi gente", deslizó Lifschitz, campeón vigente de la Fórmula Super Renault. ***"¿Si cambiaría estos dos triunfos por ganar en mi casa? Mmmm, es difícil pero creo que sí"***, confesó el entrerriano.

El negocio lo hizo Maximiliano Juan, pensando en el campeonato. El de Merlo le sacó 54,5 puntos a Esteban Piccinin, quien tuvo un fin de semana para olvidar en Olavarría. ***"Todavía no me rindo. Faltan cinco carreras y muchos puntos en juego. Quiero ganar el campeonato, es mi objetivo y lucharé hasta el final"***, amenazó el Toto, que largó último y apenas pudo llegar hasta el 14° lugar. La lucha entre los ganadores de las series, Castellano y Logarzo, duró hasta tres vueltas del final. El hijo del Pincho no aguantó más y le puso el auto al de Lobos. Hubo un roce, otro más y los autos salieron despedidos. El grandote de Lobería abandonó porque se rompió la dirección de su Dodge. En cambio, Logarzo pudo seguir, llegó quinto y conforme. ***"Claro que me hubiera gustado ganar pero bueno... ya fue. Castellano me puso mal el auto y me sacó de pista. Una lástima porque tenía un auto para ganar"***, afirmó el piloto de Ford. Para el ganador de Paraná, en cambio, el toque fue de carrera. ***"Me cansé porque me tapaba por todos lados y yo venía más rápido. Quería ganar mi segunda carrera al hilo pero no pudo ser. Igual, de todo se aprende"***, deslizó Pinchito. El podio lo completó Pedro Dandlen, poniendo a Dodge en los primeros planos, aunque no pudo aguantar la remontada furiosa de Maxi Juan.

El TC Pista también entra en su etapa de definición. Aunque a diferencia de la máxima, Juan se cortó en la punta y su paso parece arrollador. Suma en todas, no se para nunca y no se cansa de subir al podio. Mas atrás, por el subcampeonato, hay varios que vienen palo y palo: Piccinin, Pichini, Lifzchitz, Logarzo, Diruscio, Campanera y Piccini. Todos dentro del club de los 100 puntos. Siete pilotos encerrados en apenas 26,5 puntos que, de no pasar nada raro, pelearán por el 2. Así, estarán habilitados para dar el paso grande hacia el TC.

Ariel Bandi

Roberto Decarmen

AGROCIAM
SERVICIOS AGROPECUARIOS
Una empresa Argentina al servicio del productor Agropecuario.
Sucursal Intendente Alvear
Ruta Nacional N°1 - Acceso B. Mitre (6221)
Intendente Alvear - Prov. de La Pampa
Tel.: 02302-481243
Sucursal Las Flores
Ruta Nac. N° 3 Km 187 (7200)
Ciudad de Las Flores
Tel.: 02244-451826/451832
Suc. San Andrés de Giles
Ruta Nac. N°7 Km 102 (6720)
Ciudad de San Andrés de Giles
Tel.: 02325-443160
Próxima Apertura
Suc. Cacharí
Ruta Nac. N°3 KM 242
(7214) Ciudad de Cacharí
Bouchard 468 - 3° Piso (C1106AAF) Buenos Aires - Argentina - Tel/Fax (54-11) 4312-5401 Líneas Rotativas
info@agrociam.com / www.agrociam.com
ARGENTINA

MAXI JUAN PALABRA DE LIDER

"Hay que esperar, todavía quedan muchos puntos y nunca es bueno festejar antes de tiempo", admite un cauto Maxi Juan, dueño y señor del TC Pista con sus 181 puntos. **"Reconozco que la diferencia es tranquilizadora pero no definitiva"**, agrega el piloto de Merlo.

Con su manejo soberbio parece inalcanzable. Tanto que si larga adelante gana o sube al podio. Y si parte desde el fondo, se las arregla para llegar en los puntos gordos. Es raro verlo mezclado en roces o toques que lo perjudiquen.

"Mi objetivo a principio de año era el campeonato. Ya tenía el permiso para pasar al TC pero por falta de presupuesto no pude hacerlo", afirma el pibe de 23 años, que cuenta con la experiencia de Sergio Giambrone en su Ford. Además, en Olavarría llevó de acompañante a Juan Bautista Debenedictis, el hijo de su motorista. El nene, de 17 años, proyecta debutar antes de fin de año en el TC Pista división Top Race y buscó hacer experiencia desde la butaca derecha.

Sobre los 70 kilos de lastre que tiene su auto ni se preocupa. **"Gané con el tope de lastre en Balcarce y en Buenos Aires sin problemas. Hace siete carreras que corro con 70 kg y producto del trabajo del equipo ni se notan"**, resalta Maxi.

En su vida fuera de los autódromos trabaja en la inmobiliaria que su familia tiene en Merlo. **"Muestro casas, departamentos, hago trabajos administrativos"**, cuenta. Lo que le molesta, desde el colegio, es que no entiendan que Juan es un apellido. **"Todavía cuando hago un trámite me preguntan el apellido y les digo Juan, me vuelven a preguntar y les contesto otra vez y a la tercera ya les grito y les pregunto si están sordos."** Anótelo: Maximiliano Juan. ¿Nombre y apellido de futuro campeón? ■

Ariel Bandi

AUTOMOVILISMO en ORBITA

LT 8 AM 830 Radio Rosario.
LT 15 AM 560 Radio del Litoral - Concordia.

TODOS LOS DOMINGOS 8 HORAS.

Conducción: Marcelo Volpi
Gabriel Volpi - Hernán Corradini - Diego Pellegrini
Víctor Alarcón - Norberto Neifert - Diego Frisco

La marca que acompaña al Gurí es la marca que acompaña a su campo.

AGCO ALLIS
Herencia de Confianza

Firestone es pasión.
Fires

GRAN PREMIO
41º Aniversario Diario Crónica
Autódromo "Ciudad de Rafaela" - Santa Fe
CAMPEONATO ARGENTINO TURISMO CARRETERA 2004

SABADO 4 de SEPTIEMBRE

11:30 a 11:45	Clasif. TCP Grupo B	2da.
11:50 a 12:05	Clasif. TCP Grupo A	2da.
12:20 a 12:35	Entre. Desafío Ford	2da.
12:50 a 13:10	Entre. TC 3er.Tercio	2da.
13:15 a 13:35	Entre. TC 1er. Tercio	2da.
13:40 a 14:00	Entre. TC 2do. Tercio	2da.
14:20	1ra. Serie TC Pista	6 v.
15:00	2da. Serie TC Pista	6 v.
15:45 a 16:00	Clasif. Desafío Ford	
16:20 a 16:35	Clasif. TC 3er.Tercio	2da.
16:40 a 16:55	Clasif. TC 1er. Tercio	2da.
17:00 a 17:15	Clasif. TC 2do. Tercio	2da.

DOMINGO 5 de SEPTIEMBRE

8:30	Final Desafío Ford	10 v.
9:10	1ra. Serie TC	6 v.
9:40	2da. Serie TC	6 v.
10:10	3ra. Serie TC	6 v.
11:05	Final TC PISTA	15 v.
11:50	Serie Comp. TC	5 v.
12:50	Final T. Carretera	24 v.

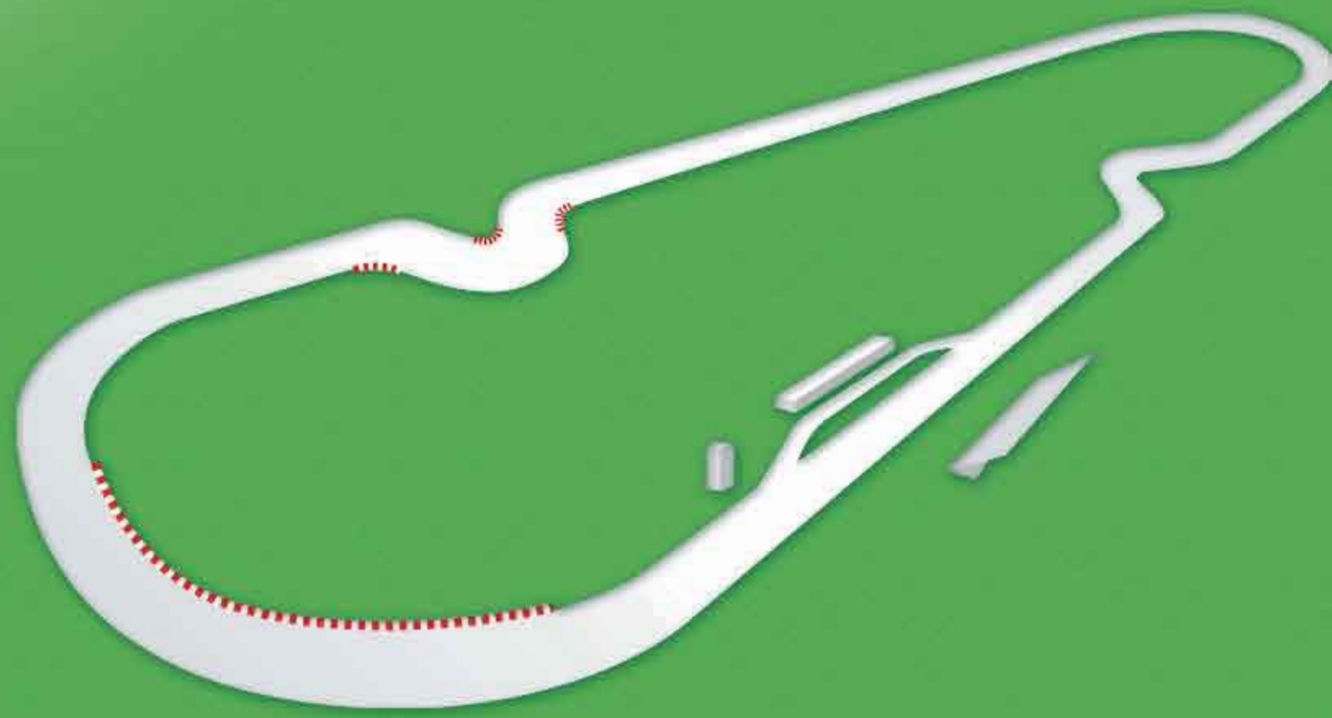
Final (TC/TC Pista): 46 (TC, se compone con las 42 mejores posiciones de las series clasificatorias mas las 4 mejores de la Serie Complementaria).
C. Deportivos: R. Rodriguez y I. Arrechea.
Comisario Tecnico: Carlos Marchese.

* Cronograma sujeto a modificaciones por razones de fuerza mayor

ULTIMOS GANADORES
AUTODROMO CIUDAD DE RAFAELA - SANTA FE
Circuito (Extensión): 4.730 metros

26-09-99	Acuña	Chevrolet
30-04-00	M. Di Palma	Chevrolet
08-10-00	J.L. Di Palma	Chevrolet
01-07-01	Urretavizcaya	Ford
25-08-02	Aventin	Ford
24-08-03	Ortelli	Chevrolet

Firestone es seguridad.
tone



Campeonato Argentino Turismo Carretera 2004
Posiciones disputadas 11 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	Martinez	129.50	70.00
2	Varna	120.00	70.00
3	Bessone	115.50	65.50
4	Traverso	111.50	46.50
5	Ortelli	109.00	59.00
6	Ledesma	107.00	59.50
7	Silva	106.00	2.00
8	Hernandez	104.50	46.00
9	Aventin	96.50	70.00
10	Fontana	93.00	14.50
11	Moriatis	87.00	36.00
12	Acuña	85.50	51.00
13	Rossi	84.50	17.00
14	P.Di Palma	82.00	25.50
15	Buglioti	72.50	15.00
16	Altuna	68.50	26.00
17	M.Di Palma	60.00	-
18	Ostmann	59.00	-
19	Cantiva	56.50	-
20	Ramos	55.00	20.50

Campeonato Argentino TC Pista 2004
Posiciones disputadas 11 competencias

Pos.	Piloto	Ptos.	Lastre
1	M.Juan	181.00	70.00
2	Piccinin	126.50	54.00
3	Pichini	119.00	47.50
4	Litzenitz	111.50	35.00
5	Logarzo	105.00	70.00
6	Dirussio	102.00	47.50
7	Pisani	100.00	50.00
	Campanera	100.00	25.00
9	G.Castellano	87.50	48.00
10	Soiro	73.50	5.50
11	Bonelli	71.00	-
	Lacette	71.00	18.00
13	Dandieu	67.50	44.00
14	Zuginella	60.50	40.50
15	Acebal	60.00	-
16	De Carlo	57.50	17.50
17	Martinez	54.50	-
18	Sava	50.00	6.00
19	Gonzalez S.	43.00	24.50
20	J.Castellano	39.50	74.50

IMPORTANTE

El rubro seguridad es uno de los temas que más preocupan y ocupan a la Asociación Corredores Turismo Carretera. Por ello, en cada carrera, esta entidad contrata el personal policial que dicha institución determina (de la jurisdicción que corresponda) y de acuerdo a las leyes nacionales y provinciales vigentes. Al margen de extremar todas las medidas posibles, sabemos que para la tranquilidad de todos necesitamos su colaboración. Por ello, le sugerimos tomar en cuenta lo siguiente:

1. Dar la voz de alerta y tocar bocina para llamar la atención del personal de seguridad.
2. Encender las luces de los vehículos en el sector afectado.
3. Mantener los vehículos cerrados en todo momento y de ser posible con la alarma activada.
4. Denunciar a quienes agreden al personal de seguridad.
5. Evitar los juegos de azar y la aglomeración que alrededor de ellos se produce.

EL TURISMO CARRETERA ES PASION Y SENTIMIENTO DE MUCHAS FAMILIAS ARGENTINAS. NO DEJEMOS QUE UNOS POCOS NOS QUITEN ESA ALEGRIA.

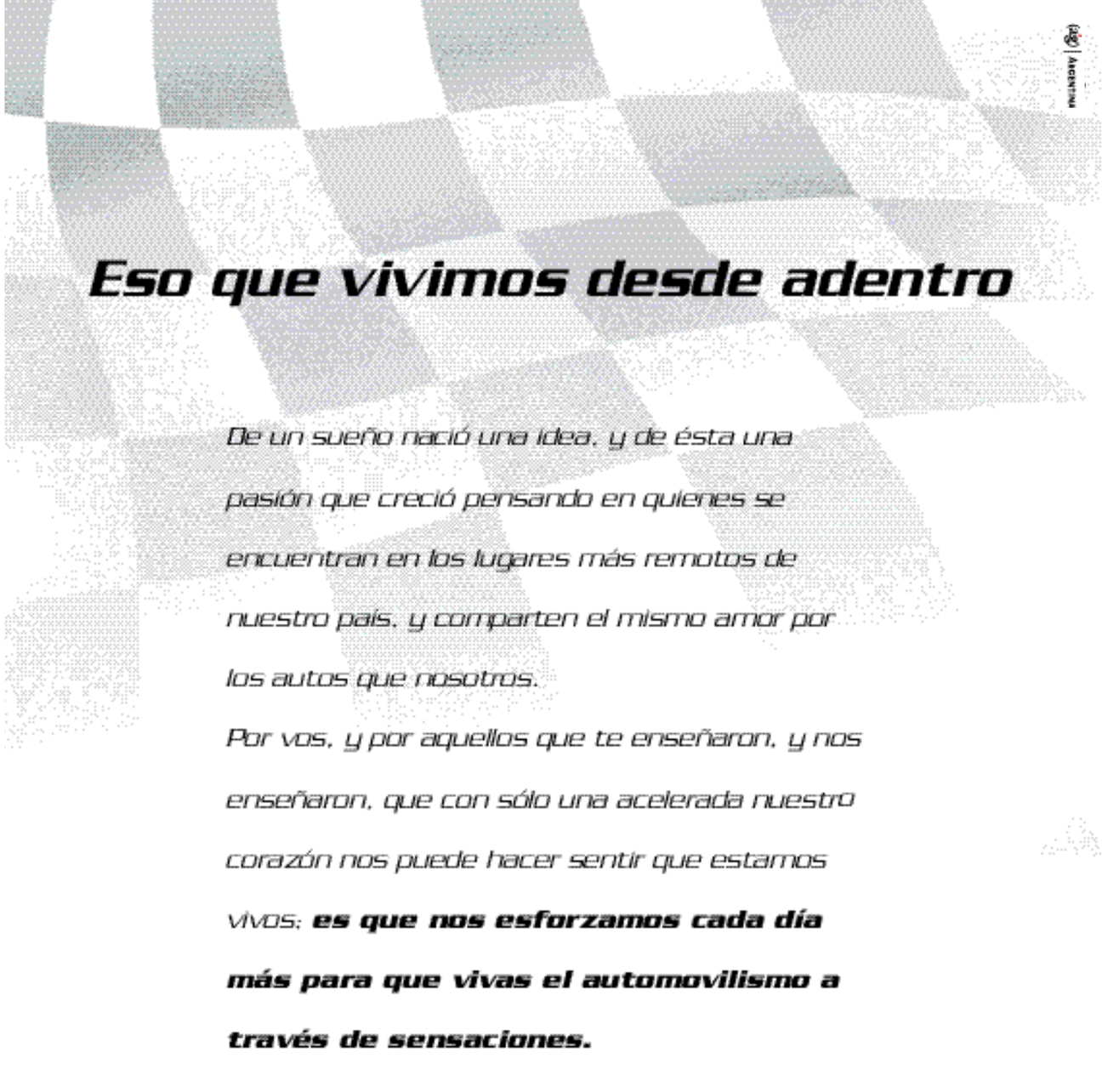
ACTC

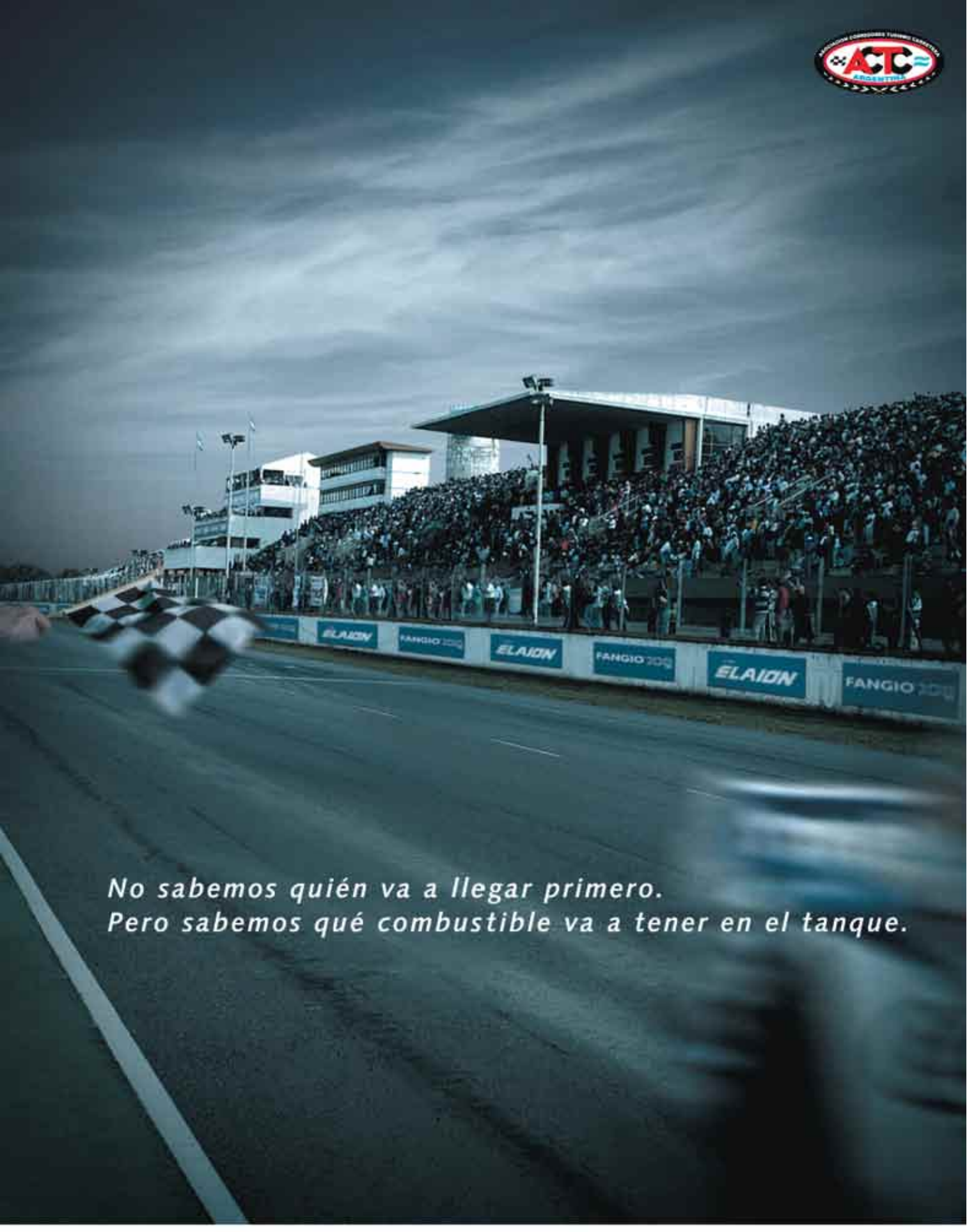
RANKING TC

1	Bessone Ernesto	Dodge
2	Ledesma Christian	Chevrolet
3	Ortelli Guillermo	Chevrolet
4	Martínez Omar	Ford
5	Aventín Diego	Ford
6	Silva Juan Manuel	Ford
7	Acuña Fabián	Ford
8	Di Palma Patricio	Torino
9	Pacho Ariel	Torino
10	Ponce de León G.	Ford
11	Ramos Eduardo	Ford
12	Traverso Juan M.	Torino
14	Occhionero Alej.	Ford
15	Etchegaray Miguel	Ford
16	Verna Rafael	Ford
17	Tanoni Omar	Chevrolet
18	Moriatis Emanuel	Ford
19	Di Palma Marcos	Chevrolet
20	Gianini Juan Pablo	Ford
21	Minervino Luis	Chevrolet
22	Hernández Walter	Ford
23	Fontana Norberto	Dodge
24	Iglesias Fernando	Ford
25	Martin Henry	Ford
26	Tadei Gustavo	Ford
27	Urretavizcaya Rob.	Ford
28	Catalán Magni J.	Dodge
29	Ricciardi José Luis	Ford
30	Salerno Ruben	Dodge
31	Cingolani Daniel	Ford
32	Di Palma José Luis	Chevrolet
33	Balzano Javier	Chevrolet
34	Altuna Mariano	Chevrolet
35	Pisandelli Juan C.	Chevrolet
36	Hermoso Fabián	Ford
37	Alaux Sergio	Chevrolet
38	Bisceglia Claudio	Torino
39	López Cocho	
40	Sinelli Raúl	Ford
41	Iglesias Juan M.	Chevrolet
42	Guarnaccia Sergio	Ford
43	Robbiani Ariel	Ford
44	Joseph Ricky	Chevrolet
45	Soto Pablo	Dodge
46	Zanatta René	Chevrolet
47	Azar Javier	Torino
48	Rossi Matías	Chevrolet
49	Del Bo Roberto	Chevrolet
50	Candela Enrique	Ford
51	Iglesias Nicolás	Ford
52	Redolfi Hugo	
53	Rex	Ford
54	Belloso Luis	
55	Rafú Pablo	Ford
56	Oyhanart Mariano	
57	Savino José	Ford
58	Arrausi Carlos	Chevrolet
59	Riva Néstor	Dodge
60	Lavari Edgardo	
61	Ciantini José	Dodge
62	Ciancaglini A.	Ford
63	Di Marco Juan C.	Chevrolet
64	Urtubey Alejandro	Chevrolet
65	Urtubey Facundo	Chevrolet
66	Belli Daniel	Chevrolet
67	Giavedoni Carlos	Chevrolet
68	Rama Oscar	Chevrolet
69	Sosa Juan Manuel	Torino
70	Videle Roberto	Ford
71	Fernández Max.	
72	Bianchi Fabián	Ford
73	Aguirre Gastón	Chevrolet
74	Suarez Cristian	Dodge
75	Gil Bicella Facundo	Dodge
76	Bradas Hernan	
77	Miserda Carlos	Dodge
78	Bugliotti Marcelo	Chevrolet
79	Nolesi Mathías	Ford
80	Dose Christian	Dodge
81	Guidi Nelson	Ford
82	Oñatibia Nelson	Dodge
83	Fontana Gustavo	Ford
84	Giustozzi Fabián	Dodge
85	Gurini Néstor	Ford
86	López Juan Carlos	Ford
87	Smith Brian	Chevrolet
88	Firmani José Luis	Dodge
89	Spataro Emiliano	Torino
90	Basso Martín	Ford
91	Solmi Sergio	Chevrolet
92	López J. Manuel	Ford
93	La Manna Marcelo	Chevrolet
94	Montaner Jaime	Dodge
95	Saiz Carlos	
96	Mulet Leandro	Chevrolet
97	Cutini Hugo	Chevrolet
98	Viglianco Dante	Chevrolet
99	Bini Alejandro	Torino
100	Iglesias Leandro	Chevrolet
101	Ugalde Lionel	Ford
102	Baldinelli Ezequiel	Torino
103	Armellini Lucas	Dodge
110	Bernardini Javier	Chevrolet
123	Tuero Esteban	Chevrolet

RANKING TC PISTA

3	Juan Maximiliano	F
5	Piccini Martín	F
6	Poggi Sergio	D
7	Logarzo Pedro	F
8	Lifschitz Federico	F
9	Castellano G.	C
10	Campanera Laureano	C
11	Diruscio Sebastián	C
12	Acebal Mariano	C
13	Sotro Walter	F
14	Marcilese Roberto	C
15	De Carlo Diego	C
16	Del Barrio Carlos P.	D
17	Pichini Mauro	F
19	Heim Simón Adán	D
20	Testa Ariel	F
21	Olivelli Mario	F
22	Piccinin Esteban	F
23	Morello Aldo	F
24	Impiombato Ricardo	C
25	Caserta Gastón	F
26	Sava Carlos	C
27	Fayanás Hugo	F
28	Agliani Hugo	F
29	Peroni Alejandro	D
30	Bonelli Prospero	F
31	Converso Gastón	F
32	D´Ambrosio Andrés	F
33	González Emiliano	F
34	Pacioni Gastón	F
35	Laccette Darío	F
37	Beraldi Abel	F
38	Cordich Ignacio	F
39	Liparoti Hernán	F
40	Federico Carlos	F
41	Araquistain Martín	F
43	Espósito Néstor	F
44	Cotignola Marcelo	F
46	López Julián	F
47	Mery Walter	
48	Fancio Alberto	C
49	Borio Ildo	C
50	Velata Rubén	C
51	Garcia Héctor	F
52	Moro Rafael	F
53	Dufau Jorge	C
54	Dandlen Pedro	D
55	Firpo Antonio	F
56	Arin Gustavo	D
57	Díaz Gaspar	C
58	Taborda Christian	C
59	Solís Gustavo	F
60	Alvarez Gastón	F
61	Trotta Esteban	C
62	Zughella Gabriel	F
63	González Sant. (H)	D
64	Ruiz Ricardo	F
65	Valencia Cristian	F
66	Valdo Germán	C
70	Ruiz Carlos José	F
71	Porta Enrique	F
72	Dopico Carlos	D
73	Albese Claudio	C
76	Noya Alberto	F
77	Ricci José María	F
78	Fernández Jorge	F
79	Delia Andrés	C
84	Bertozzi Juan	C
85	Calamari Miguel	C
86	Calculeff Francisco	F
87	Belmartino Gerardo	Fa
88	Paparella Juan M.	D
89	Martin Martín	F
91	La Cortiglia Omar	F
95	Oyhanart Mariano	F
99	Borio Diego	C
101	Castellano Jonatan	D





YPF. Combustible oficial del TC.

YPF